

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

18 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Rejeté

**AMENDEMENT**

N ° II-CE142

présenté par

Mme Lejeune, Mme Abomangoli, M. Alexandre, M. Amard, Mme Amiot, Mme Amrani, M. Arenas, M. Arnault, Mme Belouassa-Cherifi, M. Bernalicis, M. Bex, M. Bilongo, M. Bompard, M. Boumertit, M. Boyard, M. Cadalen, M. Caron, M. Carrière, Mme Cathala, M. Cernon, Mme Chikirou, M. Clouet, M. Coquerel, M. Coulomme, M. Delogu, M. Diouara, Mme Dufour, Mme Erodi, Mme Feld, M. Fernandes, Mme Ferrer, M. Gaillard, Mme Guetté, M. Guiraud, Mme Hamdane, Mme Hignet, M. Kerbrat, M. Lachaud, M. Lahmar, M. Laisney, M. Le Coq, M. Le Gall, Mme Leboucher, M. Legavre, Mme Legrain, Mme Lepvraud, M. Léaument, Mme Élisabeth Martin, M. Maudet, Mme Maximi, Mme Mesmeur, Mme Manon Meunier, M. Nilor, Mme Nosbé, Mme Obono, Mme Oziol, Mme Panot, M. Pilato, M. Piquemal, M. Portes, M. Prud'homme, M. Ratenon, M. Saint-Martin, M. Saintoul, Mme Soudais, Mme Stambach-Terreiroir, M. Taché, Mme Taurinya, M. Tavel, Mme Trouvé et M. Vannier

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 64, insérer l'article suivant:****Mission « Investir pour la France de 2030 »**

I. – L'octroi des crédits budgétaires prévus à l'article 42 et état B de la présente loi pour la mission « Investir pour la France de 2030 » à une entreprise bénéficiaire finale, fiscalement domiciliée en France et soumise à l'obligation de déclaration de performance extra-financière prévue à l'article L. 225-102-1 du code de commerce, est subordonné à la prise en charge annuelle, par l'employeur de ladite entreprise et dans les conditions prévues pour les frais de carburant à l'article L. 3261-4 du code du travail, de tout ou d'une partie des frais engagés par ses salariés se déplaçant entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail avec leur cycle ou cycle à pédalage assisté personnel ou leur engin de déplacement personnel motorisé ou en tant que conducteur ou passager en covoiturage, ou en transports publics de personnes à l'exception des frais d'abonnement mentionnés à l'article L. 3261-2 du même code, ou à l'aide d'autres services de mobilité partagée définis par décret sous la forme d'un « forfait mobilités durables » dont les modalités sont fixées par décret.

II. – Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article.

---

## EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement du groupe LFI-NFP a pour objectif de conditionner l'octroi de subventions publiques attribuées aux entreprises dans le cadre de la mission Investir pour la France de 2030 à la mise en place d'un forfait mobilité durable par les employeurs de ces entreprises au bénéfice de leurs employés. Il reprend un amendement déposé par Mme Eva Sas et le groupe Ecologiste à l'occasion de l'examen du PLF 2024.

Les crédits de la mission Investir pour la France de 2030, bien qu'en baisse de près de 25% en crédits de paiement dans le PLF 2025, représentent encore 5,8 milliards d'euros, ces sommes importantes doivent être assorties de garanties et d'engagements de la part des bénéficiaires.

Cet amendement prévoit que les entreprises devront assumer une partie ou la totalité des frais de mobilité durable de leurs employés en échange des aides perçues. Cette démarche s'inscrit dans la nécessité d'accélérer la transition vers des modes de déplacement durables pour accompagner la réduction de notre dépendance aux énergies fossiles.

Cette proposition est d'autant plus intéressante que la généralisation de la mise en place de ces forfaits au sein des entreprises reste encore un objectif compliqué à atteindre.

En effet, en atteste une étude réalisée en 2022 par l'ancien député Matthieu Orphelin qui a révélé que seulement 39 % des entreprises du CAC 40 avaient déjà déployé ce type de forfait auprès de leurs employés. De plus, 19 % envisageait sa mise en place, tandis que 42 % n'avaient encore rien entrepris en ce sens. Parmi ces dernières, 18 grandes entreprises, dont ArcelorMittal, le Crédit Agricole, Danone, LVMH (propriétaire du groupe Les Echos-Le Parisien), Michelin et Pernod Ricard, n'avaient mis en place aucun dispositif d'aide au transport durable lors de la publication de l'étude, contrairement à huit autres sociétés du CAC 40, comme Saint-Gobain, Alstom et Airbus, qui signalent leur engagement dans cette direction. Et pour le moment nous ne disposons pas d'informations confirmant ou infirmant la mise en place de tels forfaits au sein des entreprises précitées.

A titre d'exemple, Danone assurait dans son courrier adressé à Monsieur Orphelin : « préférer des mesures favorisant le pouvoir d'achat des salariés », comme si la réduction du coût de transport des salariés n'allait pas dans ce sens. Et les représentants syndicaux du groupe Thales assuraient quant à eux avoir reçu un "refus" de la part de la direction "expliquant qu'il ne s'agissait pas d'une obligation". Ce caractère facultatif est en effet l'un des principaux freins au déploiement massif de ce forfait.

Ainsi, pour encourager davantage d'entreprises à mettre en place ce dispositif et créer une réelle dynamique de généralisation de ce forfait, cet amendement propose de conditionner l'octroi des crédits de la mission Investir pour la France 2030 à l'adoption de ce dispositif par les entreprises.